Deutsche Schiffssanatorien.

Herausgegeben

von dem

Verein zur Begründung deutscher Schiffssanatorien.

Berlin 1904.

Druck von August Scherl G. m. b. H.

Der Verein zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien und seine Ziele.

Herausgegeben

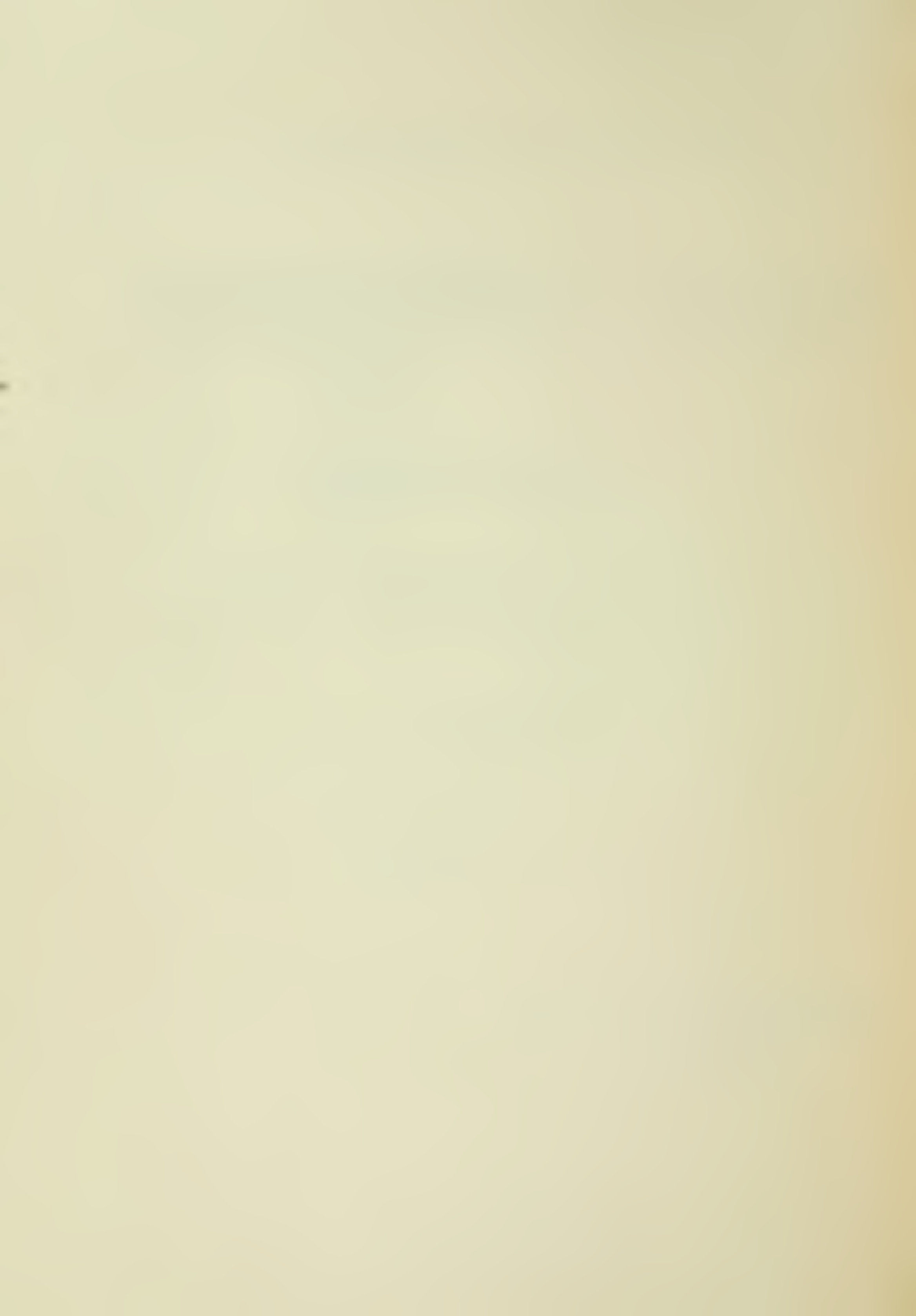
von dem

Vorstande des Vereins.

> Die hohen Aufgaben unseres großen Deutschen Volkes und Vaterlandes erheischen, daß alle Kräfte zu dessen Nutzen und Heile eingesetzt werden.
>
> Kaiser Wilhelm II.
> (In München, 1. Oktober 1888.)

Berlin 1904.

Druck von August Scherl G. m. b. H.



Inhalt.



Vorwort.

Auf den nachstehenden Seiten ist das Humanitätsziel, das sich der Verein zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien gesteckt hat, und die Art und Weise, wie das Schiffssanatorium zur Erfüllung seines Heilzwecks herzustellen und zu betreiben gedacht ist, in gedrängter Kürze geschildert.

Durchdrungen von dem großen Werte, den Schiffssanatorien in der Kette der zum Wohle der Kranken und Leidenden bereits vorhandenen Heil-Anstalten am Lande besitzen — eine Überzeugung, die sich auf Erfahrungen stützt, — hat sich der Verein seine Aufgabe gestellt, im Vertrauen auf die tätige Mitwirkung aller edlen Menschenfreunde unseres Volkes. Angesichts der wahrhaft großartigen Summen, die die private und öffentliche Wohltätigkeit unserer Zeit in den Dienst der Kranken und Notleidenden ohne Zögern stellt, glaubten wir auch vor den freilich nicht ganz unbedeutenden Mitteln, welche die Herstellung und der Betrieb auch nur des ersten Schiffssanatoriums beanspruchen wird, nicht zurückschrecken zu sollen. Jener heute in Deutschland herrlich geoffenbarte Wohltätigkeitssinn und die felsenfeste Überzeugung von der Richtigkeit unseres Gedankens gibt uns den Mut, mit unserem Plane an die Öffentlichkeit zu treten und unsere Mitbürger um die erforderliche Teilnahme und Hilfe zur Ausführung desselben zu bitten, d. h. um Gaben und Beitritt zum Verein.

Möge unser Wollen vom Gelingen begleitet sein!



Der Verein zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien und seine Bestrebungen.

Der Verein zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien, dessen Inslebentreten vornehmlich ein Verdienst des Oberleutnants zur See a. D. G. Nissen-Berlin, als des geistigen Urhebers dieses gemeinnützigen Unternehmens, ist, wurde durch die konstituirende Versammlung am 11. Mai 1904 in Berlin gegründet, auf der sich Vertreter der verschiedensten höheren Berufskreise zusammengefunden hatten.

Die jahrelangen Vorarbeiten (seit 1899) zu diesem Schritt unter reger Mitarbeit des Geheimen Regierungsrates O. Flamm, Professors für Schiffbaukunde an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, und vor allem unter der vielseitigen anregenden Förderung von seiten Seiner Exzellenz von Knorr, Admirals à la suite des Seeoffizierkorps, der sich auch bereit finden ließ, den Vorsitz des zu begründenden Vereins zu übernehmen, waren bis zu diesem Zeitpunkt so weit gediehen, daß auf der Versammlung sofort die Satzungen des Vereins, wie sie in der Anlage I. wiedergegeben sind, zur Durchberatung und Annahme gelangten, so daß die gerichtliche Eintragung des Vereins vorgenommen werden konnte. Ferner konnte an der Hand eingehender Ausführungen über die zur Beratung stehenden Gesichtspunkte in großen Zügen der Plan für die weitere Tätigkeit, Befestigung und die Ziele des Vereins festgelegt werden. Der von der Versammlung gewählte Vorstand des Vereins, der sich wie folgt zusammensetzt:

die Herren Exzellenz von Knorr, Admiral à la suite des Seeoffizierkorps,
Geheimer Regierungsrat Professor Flamm,
Sanitäts-Rat Dr. Gericke,
Dr. H. Leyden, Kaiserl. Botschaftsarzt a. D.,
Dr. P. Meißner,
Rechtsanwalt Dr. Müntzel,
Oberleutnant z. S. a. D. Nissen,
Direktor Schmiedeberg, Marine-Oberzahlmeister a. D.,
Rechtsanwalt Erwin Thiel,

wurde mit der Inangriffnahme der erforderlichen Schritte zur Wahrnehmung und Förderung des aufgestellten Programms des Vereins betraut.

Es ist gedacht, in engem Zusammengehen mit der Deutschen Aerzteschaft, als dem Stande, der wohl mit vollster Hingabe und umfassender Sachkenntnis seine Kräfte in den Dienst dieser Humanitätsbestrebung stellen dürfte, dem Verein die weiteste Verbreitung über das ganze Reich und alle seine Stände zu schaffen, um so ein allgemeines Interesse für den Verein, der für seine edlen Zwecke wohl an die Mildtätigkeit hochherziger Gönner und Förderer seiner Bestrebungen appelliren darf, zu wecken. So und durch die Mitgliedsbeiträge — der Mindestjahresbeitrag ist auf 5 Mark normirt — sollen die Mittel zum Bau zunächst eines ersten Schiffssanatoriums, wie es in den beigefügten Plänen nach den

modernsten sanitären und technischen Erfahrungen dargestellt ist, aufgebracht werden. Der Betrieb dieses Schiffes soll in der Weise geregelt werden, daß die Preise für den Aufenthalt an Bord auf dasjenige Mindestmaß beschränkt werden, welches erforderlich ist, die Betriebskosten zu decken. Eventuelle Ueberschüsse sind als Reservefonds für weitere zu erbauende Schiffe in Aussicht genommen.

Der Verein soll somit der Wohltätigkeit in erster Linie dienen; er soll kein Erwerbsunternehmen darstellen; für mittellose Patienten sind eine Anzahl Freibetten vorgesehen, desgleichen ist beabsichtigt, das Schiff im Falle eines Krieges der Marine als Hospitalschiff zur Verfügung zu stellen, derart, daß es vermutlich nach den bisher geführten Verhandlungen von dem Roten Kreuz zur See übernommen wird. Da das Schiff nicht als Kauffarteischiff anzusehen ist, so steht gemäß dem rechtlichen Standpunkt auf Grund der eingeleiteten Schritte zu erwarten, daß mit Allerhöchster Genehmigung und unter Zustimmung des Zentral-Komitees der deutschen Vereine vom Roten Kreuz das Schiff eine besondere Flagge mit dem Abzeichen des Roten Kreuzes zu führen berechtigt sein wird.

Diese Bestrebungen des Vereins haben bisher die ungeteilteste Anerkennung gefunden; hohe und allerhöchste Personen haben sich sympathisch geäußert, Seine Majestät der Kaiser hat Sein Allerhöchstes Interesse für die Sache kund getan und geruht, von den Schiffsplänen Kenntnis zu nehmen. Von maßgebenden Aerztekreisen ist der große Wert solcher Seereisen voll anerkannt und gewürdigt worden, wie dieses aus den in der Anlage 2—4 beigebrachten Schreiben ersichtlich ist. Auch sonst existirt eine reiche medizinische Literatur über die Vorzüge von Seereisen. Mit dem in Anlage 5 wiedergegebenen Aufruf, der an die jüngste Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte in Breslau gerichtet war, ist der erste Versuch gemacht, die Oeffentlichkeit für die Bestrebungen des Vereins zu gewinnen. Mögen die von dem Verein gehegten Hoffnungen und Wünsche sich im reichsten Maße erfüllen, daß die aufgewandten Mühen und Mittel von bestem Gelingen und von dauerndem Erfolge gekrönt sein mögen, indem diese Schiffssanatorien dazu beitragen mögen, die Volksgesundheit zu stärken und zu erhöhen, manch frohe Schaffenskraft neu zu beleben.

Der Vorstand.

Geschäftsstelle: Berlin SW. 48, Wilhelmstraße 127, II, zu Händen des Herrn Direktors Schmiedeberg. Zahlstelle: Deutsche Bank, Zentrale.

von Knorr,
Admiral à la suite des Seeoffizierkorps,
I. Vorsitzender.

Nissen,
Oberleutnant zur See a. D.
II. Vorsitzender.

Sanitätsrat Dr. Gericke,
Schatzmeister.

Professor Flamm,
Geheimer Regierungsrat.

Dr. med. H. Leyden,
Kaiserl. Botschaftsarzt a. D.

Dr. med. P. Meißner.

Direktor Schmiedeberg,
I. Schriftführer.

Rechtsanw. Dr. Münzel,
II. Schriftführer.

Rechtsanw. Erwin Thiel,
III. Schriftführer.

Das Schiffssanatorium in sanitärer Beziehung.

Thalatta! Thalatta!
Sei mir gegrüßt, du ewiges Meer!
H. Heine. (Meergruß.)

Das Meer in seiner gesundheitstählenden und genesungspendenden Bedeutung hat wohl zu allen Zeiten mehr oder minder weitgehende Beachtung gefunden. Allein schon der allgemeine, günstige Gesundheitszustand der Seebevölkerung lehrte zur Genüge den Einfluß der See auf das körperliche Befinden erkennen. Nicht grundlos wurden im Altertum die zuerst im Atlantic entdeckten Kanarischen Inseln die „Glücklichen" benannt; ihr rein ozeanisches Klima ließ Krankheit und Siechtum hier nicht aufkommen. Bereits die römische medizinische Welt verwertete in ihrem Heilplan den Seeaufenthalt: Bäder wie Schiffsfahrten. So sagt Galen: „In morbis longis solum vertere conducit." Naturgemäß konnte es sich bei der damaligen, gegenüber der heutigen immerhin primitiven Schiffahrt und ihrem Beschränktsein auf das Mittelländische Meer nur um bescheidene Versuche von Seereisen zu Heilzwecken handeln.

Durch die eigenartigen Bordverhältnisse im Mittelalter und bis zu Anfang des verflossenen Jahrhunderts hin wurden aber in der Folgezeit Meeresfahrten aus gesundheitlichen Rücksichten vollständig illusorisch gemacht. Aus den interessanten Berichten über die Gesundheitsfrage an Bord in diesen Zeitabschnitten von C. Belli, R. Ruge, R. Werner*) u. a. m. ist leider zu entnehmen, daß die furchtbarsten, schier unglaublichsten Mißstände in bezug auf Hygiene, Verpflegung, Raumanlage 2c. vorherrschten, gekennzeichnet in ihren Wirkungen durch die Trias der Schiffsgeißeln „Skorbut, Typhus (Schiffsfieber) und Dysenterie", dazu kam noch ein Mangel fast jeglichen Menschlichkeitsgefühls und Mitempfindens mit den Kranken; kannte man ja nicht einmal vollwertige Schiffsärzte an Bord. Erst im Jahre 1805 wurde in der englischen Marine das Doktordiplom für Schiffsärzte vorgeschrieben. Illustrirt es nicht genügend die unzulänglichen Schiffszustände, daß erst im Jahre 1796 Seife bei der englischen Marine verabfolgt wurde!

Rasch vollzog sich aber ein gründlicher Wandel in jeder Beziehung, als gegen das Jahr 1822 das Dampfschiff in Aufnahme kam und vom Jahre 1840 an das moderne Eisenschiff das Holzschiff zu verdrängen begann. Dadurch wurde ein neuer,

*) Dr. Reinhold Ruge: Schiffsärztliches aus dem 17. und 18. Jahrhundert. Marine-Rundschau. 11. Jahrgang — 1900. — Dr. C. M. Belli: Die Entwicklung der Schiffshygiene im XIX. Jahrhundert. Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene. Band 7. 1903. — Reinhold Werner: Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben. Auf fernen Meeren und Daheim. Berlin 1893 usw.

innen- wie außenbords gleich rationell zweckmäßiger Schiffsbau geschaffen, der gleichzeitig der speziellen Schiffshygiene vollste Rechnung trug, wie sie sich in gleichem Schritt mit diesen sie inspirirenden technischen Errungenschaften aus der allgemeinen Hygiene schnell als selbständige Wissenschaft herauskrystallisirt hatte. Als dritter bedeutungsvoller Faktor ist die heutige gesundheitzuträgliche Bordverpflegung anzusehen, die sich vor allem auf den frischen Proviant stützt, welcher erst durch die Dampfschiffahrt so ausgiebig zu beschaffen war.

So war die Basis gewonnen, um Seefahrten auch für Kranke gesundheitlich nutzbringend verwerten zu können. Die in den letzten Kriegen verschiedentlich in Aktion getretenen Hospitalschiffe — Deutschland hatte z. B. während der Chinawirren 1900/01 die Schiffe „Gera", „Savoia" und „Wittekind" entsandt — haben sich in dieser Hinsicht durchweg sehr gut bewährt und schätzenswerte Resultate für die Wieterförderung dieser Bestrebungen ergeben. Bekanntlich sind schon seit langem von England Seereisen, vorwiegend auf modernen Segelschiffen, bei bestimmten Krankheiten als gesundheitfördernd befürwortet worden. Gerade England hat durch sein zielbewußtes, praktisches Vorgehen viel zur Lösung dieser Aufgabe beigetragen, wobei auch der regen, vorwiegend wissenschaftlichen Mitarbeit Frankreichs nicht zu vergessen ist, ferner wären noch Italien und Japan anzuführen. Ebenfalls hat deutsches Schaffen — so jung zwar sein Seeaufschwung — vornehmlich von seiten der Marineärzte, als der berufensten Kräfte, erheblichen, verdienstvollen Anteil daran genommen.

Erwähnt sei gleich, daß nach der Römerzeit bis zum Ende des 19. Jahrhunderts auch die Seebäder in Vergessenheit geraten waren und zunächst in England und Deutschland wieder in Aufnahme kamen. Damit drängt sich zugleich die Frage auf, welche Vorzüge und Besonderheiten denn die Seereisen für die Heilzwecke bieten.

Es ist zunächst die wohltätige Beeinflussung aller Körperfunktionen durch die von dem oft wechselnden Landklima unabhängige Temperaturgleichmäßigkeit einer salzhaltig feuchten, dichten Atmosphäre, die unter einem hohen Luftdruck steht. Dazu kommt der bedeutende Sauerstoff- und Ozongehalt der reinen, staubfreien und kohlensäurearmen Seeluft. Durch die Eigenart des Schiffes sind aber diese Vorzüge einer heilsamen, vor allem den Stoffwechsel (Appetit) anregenden Freiluftkur andauernd wirksam, gepaart mit der natürlichen Ruhe, die die Majestät des Meeres stetig, meist unbewußt dem Kranken, auf den psychischen Zustand und die Nerven ausübt. Vielfach spricht noch mit eine geistige Anregung, wie Ablenkung und seelische Gefühlsbeeinflussung, ein gewisser „Traitement moral", wie ihn bei den für Naturschönheiten empfänglichen Gemütern die Erhabenheit der gewaltigen Naturszenerie durch die Beobachtung all ihrer tausendfältigen Erscheinungen auslöst.

Wie viele Unannehmlichkeiten und Sorgen des alltäglichen Lebens, des Berufs sind mehr oder minder ausgeschaltet mit dem Moment des Sicheinschiffens an Bord, wodurch meist sofort eine lebensfreudigere Stimmung Platz zu greifen pflegt. Die Verbindung mit der Heimatscholle und ihren oft so nachteiligen Einflüssen ist für den Erholungsbedürftigen wohltuend gelöst. Das Neue des ganzen Schiffsgetriebes fesselt und bildet den vermittelnden Übergang zu der gleich-

förmigen und doch so zuträglichen Regelmäßigkeit des Bordlebens. Das fast ständige gesellschaftliche Zusammensein mit den Mitpassagieren bannt schon von selbst fernschweifende, trübe Gedanken und ein etwaiges Sichgehenlassen aus subjektiven Stimmungen heraus, setzt aber dafür ein wohlwollendes, gegenseitiges Anteilnehmen unter zarter Rücksichtnahme auf den Zustand des anderen voraus. Gleichsam ein Glied einer großen, gleichgestimmten Familie fühlt man sich bald hier heimisch. Es ist für den Kranken und Erholungsbedürftigen ein nicht zu unterschätzender Gewinn, all der Sorgen, wie sie z. B. nur zu häufig in Kurorten gar nicht zu vermeiden sind, um Wohnung, Verpflegung, Bedienung, medizinische Behandlungsmethoden (Bäder, Massage ꝛc.) usw. in der Weise überhoben zu sein, wie es auf einem modernen Schiffssanatorium unter Berücksichtigung der weitestgehenden Bedürfnisse des Lebens mit einem Aufwande von beinahe luxuriöser Bequemlichkeit, Komfort und medizinisch-diätetischen Heilmitteln ermöglicht wird. Sollte unter diesen Umständen in einer solchen Umgebung, wo neben weltvergessendem „dolce far niente“ eigentlich nur allein und ausschließlich der Gesundheit gelebt wird, nicht bald bei wohl allen das belebende Gefühl heiterer Sorglosigkeit und befriedigenden Wohlbehagens vorherrschen? Ein Moment, der nicht zu wenig gerade bei den meisten Krankheiten, die für die Verwertung der Seereisen in Frage kommen, ins Gewicht fallend ist. Auch wird den Patienten bezüglich seiner Leiden dadurch an Bord vielfach mehr genützt werden können, daß der Arzt die Kranken ständig unter Augen hat, und die Heilfaktoren, durch die Seefahrt an sich bedingt, eine gewisse längere Zeitspanne zur Anwendung gelangen.

Zu Schiff kommen ferner alle jenen Rücksichtnahmen nicht in Betracht, die sich zu Lande für die Anwendung einer Kur in Bezug auf Jahreszeit und Örtlichkeit oft unangenehm bestimmend geltend machen; denn mit einem Sanatoriumschiff kann eben zu jeder Jahreszeit der für die Kranken gerade vorteilhafteste Punkt des Meeres ohne weitere störende Schwierigkeiten aufgesucht werden. Sind unter diesen Bedingungen auf einem modernen Schiffssanatorium nicht wohl unwiderleglich alle Möglichkeiten für die besten Heilerfolge gegeben?

Noch könnte vielleicht der Einwand erhoben werden, daß ein direktes Bedürfnis für solche Schiffssanatorien eigentlich nicht weiter vorliegt, da ja bekanntlich in jüngster Zeit durch die viel erwähnten Dampfjachten „Prinzessin Viktoria Luise“ und „Meteor“ der Hamburg-Amerika-Linie für Touristenfahrten weiteren Kreisen die Möglichkeit eröffnet ist, Seereisen, besonders zu Erholungszwecken, machen zu können. Da es sich aber hierbei um ausgesprochene Vergnügungsreisen handelt, wobei vielseitigste Unterhaltung geboten werden soll, und möglichst viel zu sehen gewünscht wird, so dürfte wohl auf solchen Schiffen eine Reihe von Kranken nicht in hinreichender Weise die erforderliche Berücksichtigung ihres leidenden Zustandes erfahren und der gewünschten Ruhe entbehren; auch kann naturgemäß die ärztliche Behandlung nicht eine so umfassende und eingehende sein, zu schweigen davon, daß diese im Dienste rein kommerzieller Unternehmungen stehenden Schiffe ihre Fahrten nicht ausschließlich nach gesundheitlichen, klimatischen Gesichtspunkten einzurichten vermögen. Der Unterschied zwischen beiden ist wohl am treffendsten wiedergegeben durch die zwei Schlagworte: Hotel und Sanatorium.

Es bedarf wohl nicht erst der Begründung, daß Gemütskranke von solchen Seereisen auszuschließen sind, ebenso naturgemäß alle ansteckenden Krankheiten,

wobei vor allem an die ausgesprochene Tuberkulose zu denken ist, da damit eine zu große Gefahr für die übrigen Mitreisenden gesetzt werden würde; zudem ist wohl für derartige Kranke heutzutage schon in anderer Weise mehr als genügend Sorge getragen worden. Unbedenklich werden dagegen leichte Kehlkopf- und Lungenkatarrhe zc., die ja bekanntlich durch Seeaufenthalt meist sehr günstig beeinflußt werden, auf einem solchen schwimmenden Sanatorium Aufnahme finden können. Aber auch sonst sind Seereisen nicht für alle Kranke und in jedem Stadium eo ipso empfehlenswert. Ist zwar diese Frage hier eigentlich insofern nicht aktuell, als die Zulassung zu solchen Genesungsseereisen vorwiegend auf Grund eines Zustimmungsattestes des den Kranken behandelnden Arztes erfolgen wird, so ist sie doch von zu großem allgemeinen Interesse, als daß sie hier nicht in weiten Zügen wenigstens zu berühren ist: In der Hauptsache wird es sich vorwiegend um Rekonvaleszenten und Erholungsbedürftige handeln; der letzteren Kontingent ist ja bekanntermaßen infolge der geistigen und körperlichen Überarbeitung im modernen Kulturleben im stetigen Wachsen begriffen, dann Neurastheniker, bestimmte Herzkranke, konstitutionelle Erkrankungen, wie Gicht und andere, Skrophulose, viele Tropenkrankheiten, bei denen der Schiffsaufenthalt eine sinngemäße Übergangsstation zur Heimit bilden dürfte, wie es z. B. Frankreich für seine Kolonien (Gabun) vielfach in Anwendung gebracht hat, ebenso auch Holland in Holländisch-Indien, das gute Erfolge bei Malaria dadurch erzielte. Auch gewisse Frauenleiden wären noch in Betracht zu ziehen. Hiermit ist selbstverständlich keine erschöpfende Aufzählung aller zu berücksichtigenden Leiden gegeben.

An der Hand des Entwurfs eines solchen wohl in jeder Hinsicht mustergültig zu nennenden Schiffssanatoriums, wie es in der weiteren Abhandlung mit entsprechenden Plänen von der technischen Seite noch eingehend erläutert werden wird, ist vom ärztlichen Standpunkt folgendes von Wichtigkeit für die Beurteilung der Zweckmäßigkeit und erschöpfenden Durchführung aller zu berücksichtigenden sanitären Gesichtspunkte hervorzuheben. Zunächst ist im allgemeinen darauf hinzuweisen, daß dieses hier vertretene Prinzip, spezielle Schiffssanatorien direkt neu zu erbauen, nicht wie bei den verschiedentlichen Hospitalschiffen Frachtdampfer usw. erst für den momentanen Zweck entsprechend umzuwandeln, sicher manche wesentliche Vorteile bietet, da so allen wünschenswerten Forderungen bezüglich eines solchen Spezialschiffes, besonders im Hinblick auf die Raumverhätnisse und Raumverteilung zc., weit rationeller, einheitlicher und sachgemäßer wird entsprochen werden können. Bisher ist nur das Japanische Rote Kreuz in ähnlicher, sachverständiger Weise bei seinen beiden Hospitalschiffen „Hakuaï-Maru" und „Kosaï-Maru" vorgegangen.

Zwar nicht von ausschließlich medizinischer Wichtigkeit für ein solches Schiffssanatorium, verdient es doch der Erwähnung, daß bei diesem Projekt der vollkommensten Sicherheit und Seetüchtigkeit ganz besondere Beachtung, weit über die bestehenden Bestimmungen hinausgehend, geschenkt ist, was schon daraus erhellt, daß der Germanische Lloyd dem Schiffsentwurf die höchste Klasse der Seetüchtig-

keit und das Unsinkbarkeitszeichen zugesprochen hat. Doppelboden, wasserdichte Schotten (Kollisionsschott), ein ausgiebiges System von Pumpen zum Lenzen, Feuerlöschapparat mit Dampfspritzen usw. parallelisieren jegliche Gefahr unvorhergesehener Gewalten; auch ist durch die Fahrtgeschwindigkeit von 11 Knoten mit einem Aktionsradius von 25 Tagen Volldampf eine weitere Garantie gegeben. Boote in größerer Zahl, darunter auch eine Dampfbarkasse von genügender Größe, um gegebenenfalls Kranke mitsamt der Koje ausbooten zu können, sind vorgesehen. Durch alle Decks gehende bequeme Auf- und Niedergänge sichern besonders bei schlechtem Wetter die schnellste Verbindung innenbords nach allen Schiffsräumen hin, wobei entsprechend der Zentralisation des ganzen Schiffsbetriebes auf das Mittschiff für das Schiffspersonal eigene, gesonderte Gänge vorhanden sind. Vervollständigt werden diese Sicherheitsmaßnahmen noch, abgesehen selbstverständlich von der nötigen Anzahl Schwimmwesten, Rettungsbojen — auch mit Beleuchtungsvorrichtung für die Nacht — durch einen Apparat für drahtlose Telegraphie und die sehr günstig gewählte Schiffsform und Stabilität. Durch letztere beiden Faktoren werden zugleich die Schlingerbewegungen des Schiffes in angenehmster Art und Weise gemildert und modifiziert werden. Liegt doch das Schiff durch seine Länge von 95 Meter, beiläufig bemerkt, sehr vorteilhaft stets auf mehreren Wellen auf.

Der an Bord vorgesehene medizinische Apparat ist zweifellos ein derartig umfassender, daß wohl alle modernen Behandlungsmethoden der physikalischen, elektrischen und Hydrotherapie hier ausgiebigst zur Anwendung kommen können. Bäder aller Art sind z. B. in überreichem Maße vorhanden. Aber nicht allein das, auch der Standpunkt möglichst praktischen behaglichen Komforts im Rahmen der hygienischen Postulate ist dabei überall mitberücksichtigt worden. Es genügt, auf den großen komfortablen Turnsaal für Gymnastik, Massage usw. mit allem Zubehör und Nebenräumen zur Untersuchung und Behandlung hinzuweisen, ferner auf die Sonnenbäder und Liegepavillons, auf die Apotheke mit chemischem Laboratorium, die beiden Lazarette an passender Stelle für Männer und Frauen mit je zwei Schwingekojen, obschon jede Passagierkammer, als Einzelkammer herrichtbar, in einem wirklich schweren Krankheitsfalle ein eigenes, isolirbares Lazarett an sich repräsentiren würde. Auch für jeden eventuell notwendig werdenden operativen Eingriff ist im Hinblick auf jegliche Möglichkeit durch die entsprechenden Einrichtungen Fürsorge getroffen worden, so Operationstisch, Desinfektions- und Sterilisationsinstallationen usw.; Dampfheizung und elektrisches Licht fehlen nicht.

Die weitgehendsten Prinzipien moderner Schiffshygiene waren bestimmend für den ganzen Entwurf, vornehmlich in bezug auf die Kammergröße und ihre Ventilation usw., sie ist auch in Hinsicht auf die Lebensbedingungen der Schiffsbemannung nirgends verabsäumt worden. Der Reinlichkeitsmaxime an Bord entsprechend, ist die ganze Ausstattung der Kammern abwaschbar. Ecken und Winkel sind durch Abrundungen vermieden, an Raum, Licht und Luft ist in keiner Weise gespart worden. Alle Kojen liegen in der Längsrichtung des Schiffes an der Innenwand der Kammern. Der Rauminhalt der Kammern, die fast sämtlich durch zwei große Seitenfenster erhellt werden, ist über das als wünschenswert

und erforderlich anerkannte Maß von 15 km bemessen. Die Ventilation, derer vorzügliche Anordnung ausführlich im technischen Teile erläutert ist, darf vom medizinischen Standpunkte als eine geradezu vollkommene angesehen werden.

Aber auch die diätetische Seite der Krankenbehandlung wird voll zu ihrem Rechte kommen. Schlächterei, Bäckerei usw. befinden sich an Bord. Die geräumigen untersten Schiffsräume sind der Konservirung eines reichhaltigen Proviants durch verschiedene Kühlanlagen reservirt. Da die Schiffsverpflegungsfrage von den beiden erfahrenen Bordärzten geregelt werden wird, so steht zu erwarten, daß auch auf dem Ernährungswege vielen Kranken während ihres Bordaufenthalts wird genützt werden können, ja daß selbst spezielle Diätkuren als zweckdienlich Anwendung finden werden. Bekanntlich zeitigen nun solche längeren Seereisen durch den gleichmäßigen Lebensgang an Bord eine gewisse Monotonie, sobald sich eben alle gegeneinander vollständig ausgegeben haben. Ein Moment im Schiffsleben, der erklärlicherweise durchaus nicht Platz greifen darf. Dieser Eventualität wird aber an Bord des Schiffssanatoriums in wirksamster Weise dadurch begegnet werden, daß alle Einrichtungen zum Photographiren, für die anregende Beschäftigung mit der Meereswelt durch Fischen und zoologische Studien usw. zur Verfügung stehen, daß ferner entsprechende Belehrungen über Himmels- und Meereskunde usw. in Aussicht genommen sind. Es ist selbstverständlich, daß der Direktionsplan der Schiffahrten bezüglich der Reiseroute, mit Ausschluß der rein nautischen Fragen, ebenfalls von ärztlicher Seite wird gegeben werden müssen. Für die Fahrten selbst, die wohl am besten nicht über vier bis sechs Wochen auszudehnen sind, käme zunächst, naturgemäß in Anpassung an die Jahreszeit, ein Kreuzen im Nordost-Passat des Atlantischen Ozeans in Frage, wofür die Kanarischen Inseln einen günstigen Stützpunkt zum Verproviantiren, Kohlen- und Wassernehmen bieten würden, die außerdem noch durch ihre landschaftlichen Vorzüge einer gewissen Anziehungskraft nicht entbehren, ebenso die Azoren. Dann wären Fahrten im Mittelmeer zu berücksichtigen, bei denen gleichfalls spanischer Besitz, die Balearen-Inseln mit ihren herrlichen, leider nur zu wenig bekannten Naturschönheiten und ihrem milden Klima als geeignete Stationsbasis in Betracht kämen. Es steht zu erwarten, daß in dieser Beziehung dem Unternehmen von spanischer Seite weitestes Entgegenkommen bekundet werden würde. Auch das Kreuzen zu bestimmten Zeiten bei den Färöer-, Shetland-, Orkney-Inseln und an den Küsten Schottlands würde seine Vorzüge bieten, ferner vielleicht im Westindischen Archipel (Jamaica). Dagegen dürfte es wohl seine Bedenken haben, nach englischem Vorbild solche Touren um Afrika herum durch den Indischen Ozean bis Australien usw. auszudehnen.

Wie also schon zu Friedenszeiten diese Schiffssanatorien als eine Ergänzung der Landsanatorien gemeinnützigen Humanitätszwecken dienen sollen, ist weiter auch geplant, sie für den Kriegsfall der Marine zur Entlastung den Hospitalschiffe zur Verfügung zu stellen, indem sie voraussichtlich dem Roten Kreuz zur See unterstellt werden. Wegen ihrer geringen Geschwindigkeit kommen

sie zwar nicht für den Schlachtflottenverband in Betracht, aber entsprechend dem englischen Hospitalschiff „Nubia“ vor Durban im Südafrikanischen Kriege werden sie auch, z. B. in einem Hafen stationiert, genügende Verwendung finden.

Auch dieses von dem Verein zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien gesteckte Ziel der Schaffung von Schiffssanatorien wurzelt in dem großen Gedanken Seiner Majestät des Kaisers, „Deutschland seemächtig zu machen“. — Möge dieses Beginnen daher auch von Allerhöchster Huld begnadet sein und ebenfalls der Fürsorge Ihrer Majestät der Kaiserin, als der hochherzigsten Förderin edelster Humanitätsideen, sich stetig erfreuen dürfen.

Dr. med. Hans Leyden



Das Schiffssanatorium vom technischen Standpunkt.

Die Bedingungen, welche beim Entwurf des vorliegenden Sanatoriumschiffes erfüllt werden mußten, waren die folgenden:

In erster Linie standen die Anforderungen der Hygiene. Alle Erfahrungen und Einrichtungen, welche an Land in den modernen Sanatorien anzutreffen sind und den Heilsuchenden zu Gebote stehen, sollten unter Berücksichtigung eines Aufenthaltes auf See auch dem vorliegenden Fahrzeug zugute kommen. Es ist somit die zweckmäßigste und den Regeln der Hygiene entsprechende Unterbringung der Passagiere sowohl in ihren Kammern als auch in den Salons auf Grund ärztlicher Angaben angestrebt worden. Allein auch die für die Kräftigung und Erhaltung der Gesundheit erforderlichen Gebrauchsräume eines modernen Sanatoriums sind in weitgehendem und allen Ansprüchen genügendem Maße angeordnet und eingerichtet. Es ist durchaus jede Möglichkeit geboten, allen auf Grund ärztlichen Attestes an Bord geschickten Passagieren jedwede ärztliche Behandlung in vollem Maße zuteil werden zu lassen, da die beiden an Bord befindlichen Aerzte alle Hilfsmittel moderner Therapie vorfinden, mittels deren sie in den Stand gesetzt werden, den erforderlichen Einfluß auf das körperliche Wohlbefinden der Passagiere auszuüben.

Neben diesen rein hygienischen Anforderungen mußte das Fahrzeug nach der technischen Seite hin auf der Höhe des heutigen Schiffbaues stehen. Es mußte Sorge getragen werden, daß das Schiff in bezug auf Seetüchtigkeit und Sicherheit nichts zu wünschen übrig ließ. Es mußte somit hinsichtlich seiner Bauweise die höchste Klasse des Germanischen Lloyd besitzen sowie hinsichtlich der Schotteneinteilung den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft über die Unsinkbarkeit vollauf genügen. Besonders aber auf ruhige, angenehme Bewegungen in See und eine weitgehende Stabilität war Wert zu legen.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, sind sowohl die Abmessungen des Schiffes als auch die Raumverteilung in den einzelnen Decks gewählt.

Es wurde davon Abstand genommen, das Fahrzeug als Segelschiff, wenn auch mit Hilfsmaschine, zu entwerfen; es hat dies seine Begründung darin, daß die Fortbewegung unter Segel bei der zur Gewährleistung guter Segeleigenschaften erforderlichen großen Takelage stets viele Manöver an Deck erfordert, daß naturgemäß hierdurch der den Passagieren zur Verfügung stehende Raum stark beengt und schließlich die andauernde Schräglage des Schiffes Unzuträglichkeiten mit sich bringt; im Bedarfsfalle vergeht aber stets eine ziemliche Zeit, ehe die Kessel der

Maschinenanlage vollen Dampf haben, so daß die Bewegungsfreiheit des Fahrzeuges nicht in dem Maße gewährleistet erschien, wie es der Betrieb erfordert.

Das als Jacht mit zwei Pfahlmasten und Gaffelsegeln getakelte Fahrzeug besitzt eine Länge zwischen den Perpendikeln von 95.00 m, eine größte Breite auf dem Spanten von 13.30 m, eine Konstruktionstiefe mit vollen Kohlen von 5.27 m, eine Seitenhöhe von 9.70 m, ein Deplacement von 3009.6 cbm gleich 3087.8 Tonnen à 1026 kg.

Mit Rücksicht auf ein möglichst trockenes Deck sowie auf gefälliges Aussehen ist ein ausfallender Steven mit Bugspriet gewählt, während das elliptische Heck schlank und den scharfen Linien entsprechend ausgestaltet ist. Aus der Zeichnung des Längsschnittes, der äußeren Ansicht und der Linien ist dies zu erkennen.

Das Fahrzeug ist als Dreideckschiff mit drei durchlaufenden Decks für die höchste Klasse des Germanischen Lloyd 100 A Atl. gebaut, indessen sind die einzelnen Verbände an vielen Stellen wesentlich stärker gewählt, als der Lloyd vorschreibt; die Hauptspantzeichnung zeigt dies. Der Germanische Lloyd hat dem vorliegenden Entwurf jene Klasse sowie das Unsinkbarkeitszeichen erteilt. Hierbei sei erwähnt, daß sämtliche Türen in den wasserdichten Schotten unter der Schwimmlinie hydraulisch nach dem Dörrschen Patent von der Brücke aus geschlossen bezw. geöffnet werden.

Um den Passagieren möglichst luftige und geräumige Kammern zu geben, ist die Höhe der Decks 2.4 m genommen. Dabei sind die Balkenlagen der beiden unteren Decks gerade, ohne Bucht, gewählt, während nur das oberste, dem Wind und Wetter ausgesetzte Deck die übliche Balkenbucht erhielt.

Es sind zwei Wohndecks, ein Salondeck sowie ein Brückendeck vorhanden; in den drei ersten derselben befinden sich im ganzen 115 Passagierkammern von durchschnittlich 2.7 × 2.7 m Bodenfläche und 2.4 m Höhe, so daß jede Kammer mindestens einen Raumgehalt von 17.5 cbm aufweist. Jede Kammer besitzt eine feste Koje von 0.8 m Breite und 1.95 m Länge aus Stahlfederboden und mit Roßhaarmatratze, sodann eine zweite, losnehmbare gleich große Koje für den Fall, daß ein Passagier die Kammer für sich allein zu bewohnen wünscht. Die sonstige Einrichtung ist die übliche: Sofa, zwei getrennte Klappwaschtische, mehrere Spinden, Schubladen unter Koje und Sofa, Klapptisch, Klappstuhl, Regale usw. Die Wände der Kammern sind aus sauber gearbeitetem, weiß lackiertem Holz, alle vorstehenden Ecken und Kanten nach Möglichkeit vermieden, so daß ein regelmäßiges Abwaschen und Abledern der Kammern zur Vermeidung des Ansetzens von Staub usw. leicht möglich ist. Jede Kammer an der Bordwand hat zwei runde Seitenfenster von 300 mm lichtem Durchmesser und ist mit Sauge- und Druckventilation versehen.

Maßgebend bei der Ventilationsanlage sind die neuesten Gesichtspunkte nach dieser Richtung. Jedes Deck ist in eine Anzahl einzelner Kompartimente für die Ventilation eingeteilt; jedes dieser Kompartimente hat eine besondere, elektrisch betriebene Ventilationsmaschine, welche dauernd aus diesem Kompartiment die Luft nach außenbords absaugt. Jede Kammer bezw. jeder Raum eines Kompartimentes hat einen besonderen, abstellbaren Anschluß an die Saugleitung und zwar derart, daß niemals aus der einen Kammer Luft in die andere gelangen kann.

Eine zweite besondere Druckventilation, welche der Saugventilation hinsichtlich ihrer Leistung angepaßt ist, führt dauernd in alle Gänge und Kammern eines jeden Kompartimentes frische Seeluft; auch hier ist ein Abschließen jedes einzelnen Raumes möglich. Gerade auf diese beste Ventilation ist besonderer Wert gelegt. Des weiteren hat jede Kammer mehrere elektrische Lampen, eine elektrische Klingel und Telephonanschluß.

Die Gesellschaftsräume der Passagiere befinden sich sämtlich im Salondeck. Es ist vorhanden: ein Gesellschaftszimmer mit anschließender Bibliothek, ein Damenzimmer, ein Rauchsalon und ein Speisesaal mit 120 Sitzplätzen.

Die für die ärztliche Therapie bestimmten Räume liegen im wesentlichen im zweiten Wohndeck. Es sind hier vorhanden: zwei Aerztezimmer mit Warteraum, dazu Röntgenapparat, Apotheke, Laboratorium für chemische Untersuchungen und zwei Lazarette mit je zwei Schwingekojen und je einem Bad und Klosett, ferner ein großer Turnsaal mit allen Apparaten schwedischer Heilgymnastik, einem Massage- und einem Doucheraum. In unmittelbarer Nähe hiervon befindet sich eine größere Anzahl von Bädern verschiedenster Art und Klosetträumen.

Mit Rücksicht auf den zur Unterhaltung und zur Zerstreuung der Passagiere auf der Kreuzerstation vorzunehmenden Fischfang ꝛc. ist oben auf Deck beim Ruderhaus ein geschützter Platz sowie unten im Raume ein Abteil für Fischgeräte, zoologische Präparate nebst einer photographischen Dunkelkammer vorgesehen.

Ein Barbierzimmer liegt auf dem Salondeck neben dem Rauchsalon. Im ersten, untersten Wohndeck befindet sich ferner eine große Wäscherei, deren Trockenraum nebst Desinfektionskammer auf dem obersten Deck beim Ruderhaus angebracht ist.

In der ganzen Einrichtung ist nach Möglichkeit das Prinzip der Zentralisirung gleichartiger Räume gewahrt. So liegen alle Bäder und Klosetts in einzelnen Gruppen zusammen; desgleichen sind die hauptsächlichsten für die ärztlichen Bedürfnisse benötigten Räume tunlichst zusammengelegt.

Im ersten Salondeck neben Maschinen- und Kesselraum befinden sich die Wohnzimmer für das Maschinenpersonal, Küchenpersonal und eine Anzahl Stewards. Vorn im ersten Wohndeck liegt die seemännische Besatzung. Der Kapitän nebst den Offizieren ist, wie üblich, auf dem Brückendeck untergebracht; daselbst befindet sich das Kartenhaus mit davor und darüber liegender Kommandobrücke.

Für gute Unterbringung der Mannschaft ist Sorge getragen. Maschinisten und Heizer haben ihre besonderen Waschräume und Klosetts im zweiten Wohndeck neben dem Maschinen- und Kesselschacht auf Backbordseite, während ebendort auf der Steuerbordseite die entsprechenden Räume für die Stewards und Köche vorgesehen sind. Waschräume und Klosetts für Matrosen befinden sich vorn in der Nähe des Mannschaftslogis. Ebenfalls in unmittelbarer Nähe des Maschinen- und Kesselraumes im zweiten Wohndeck befindet sich eine sehr geräumige Kombüse mit Bäckerei und Schlächterei, auf gute Ventilation dieser Räume ist besonders geachtet. Von der Küche geht ein elektrisch betriebener Aufzug direkt hinunter zu den im Raum befindlichen Vorratsräumen, während im Zusammenhang mit den auf dem Salondeck liegenden Gesellschaftsräumen ebendort eine Salonpantry nebst Aufwaschraum sowie eine Deckspantry eingerichtet ist.

Unter Bewertung der außerordentlichen Bequemlichkeit und Reinlichkeit des Betriebes sowie der unangenehmen Erwärmung durch Dampfleitungen sind tunlichst alle maschinellen Einrichtungen an Deck und in den Wohnräumen elektrisch betrieben: es bezieht sich dies auf die gesamte Lichterführung, die erforderlichen Aufzüge und die Ventilation. Durch Dampf getrieben bezw. gespeist sind nur das Ankerspill, die Verholeinrichtungen, der Dampfsteuerapparat mit Browns Telemotoreinrichtung und die Heizung der Salons, Kammern und Gänge, wenn das Fahrzeug im Winter bei der Ausreise oder Heimfahrt in kalte Gegenden kommt.

Für den gesamten elektrischen Betrieb, zu welchem auch eine Einrichtung für drahtlose Telegraphie gehört, ist im Maschinenraum eine besondere elektrische Zentrale eingerichtet. Ferner befindet sich vorn im Raum eine vollständige Kühl- und Eismaschinenanlage nebst den Kühlräumen für die verschiedenen Arten des Proviants, außerdem achtern eine besondere umfangreiche Destilliranlage.

Pumpen sind in vorschriftsmäßiger Anzahl und Größe vorhanden, um allen Erfordernissen des Betriebes, auch des Sicherheitsdienstes, zu genügen. Ebenso ist die Bootausrüstung über das Maß der Vorschriften der Seeberufsgenossenschaften hinaus vorgesehen: ein besonderes, seetüchtiges Motorboot ist auf dem Brückendeck zur Benutzung der Passagiere beim Anlandgehen oder beim Fischen aufgestellt, außerdem sind zwei große Kutter zum Segeln eingerichtet vorhanden. Die Boote sind außerdem zwecks Vergrößerung des Promenadendecks während der Fahrt ausschwenkbar vorgesehen.

Das Fahrzeug besitzt eine dreifache Expansivmaschine von 1000 Pferdestärken, welche dem Schiff eine Fahrgeschwindigkeit von 11 Knoten verleiht: den Dampf liefern zwei Zylinderkessel mit 13 kg Betriebsspannung und Howdens-Gebläse.

Nur auf der Aus- und Heimreise soll die Maschine ihre volle Kraft entwickeln; auf der Station dagegen soll das Fahrzeug mit wesentlich geringerer Geschwindigkeit die vorgeschriebene Zeit kreuzen. Die Segel dienen zur Stützung des Schiffes in Seegang. Der Kohlenvorrat beträgt 600 t und genügt für 25 Tage Volldampf; es ist dadurch das lästige Kohlenübernehmen während einer Tour möglichst vermieden. Die durch den Kohlenverbrauch eintretende Deplacements- und Stabilitätsverminderung wird durch teilweises Gegenfluten des über die ganze Schiffslänge sich erstreckenden Doppelbodens ausgeglichen.

Aus dem beigegebenen Rechnungsdiagramm ist zu erkennen, wie günstig die Stabilitätsverhältnisse und die Schlingerbewegungen des Schiffes sich gestalten: die Stabilität erstreckt sich bei einer metazentrischen Höhe von 600 mm über 90° hinaus, während ihr Maximum bei 60° liegt, in ihrem ersten Teile ist die Kurve hohl. Das gewährleistet nicht nur eine große Sicherheit, sondern auch ungemein sanfte und weiche Schlingerbewegungen.

Prof. Oswald Flamm

Geh. Reg. Rat.

Anlage 1.

Satzungen des Vereins zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien.

§ 1.

Der Verein bezweckt die Herstellung und Inbetriebsetzung von Schiffen, welche bestimmt sind, als Heilstätten und Aufenthalt für Patienten und Rekonvaleszenten mit Ausschluß infektiöser Kranken zu dienen — schwimmende Sanatorien. Der Verein hat ferner den Zweck, unbemittelten Rekonvaleszenten, soweit dies möglich ist, Freistellen zu gewähren. Endlich sollen die Schiffe auch für den Kriegsfall der Kriegsmarine als Hospitalschiffe zur Verfügung gestellt werden.

Einen Erwerbszweck verfolgt der Verein nicht.

Das zur Erreichung des Vereinszwecks erforderliche Kapital soll durch Beiträge der Mitglieder und Zuwendungen anderer Personen und der interessierten Behörden und Körperschaften beschafft werden.

Der Verein führt den Namen „Verein zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien" und hat seinen Sitz in Berlin.

Er soll in das Vereinsregister eingetragen werden.

Nach der Eintragung wird der Name des Vereins lauten: „Verein zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien, eingetragener Verein".

§ 2.

Mitglied des Vereins kann jeder unbescholtene Deutsche werden, welcher einen Jahresbeitrag von mindestens 5 Mark oder einen einmaligen Beitrag von mindestens 100 Mark zahlt.

Die Mitglieder des Vereins sollen bei Besetzung der Plätze auf den Schiffssanatorien in erster Reihe berücksichtigt werden.

Der Verein kann Personen, die sich besonders um denselben verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern ernennen.

§ 3.

Ein Mitglied kann jederzeit aus dem Verein austreten. Der Austritt erfolgt durch Anzeige an den Vorstand und befreit nicht von der Entrichtung des laufenden Jahresbeitrages.

Wer mit Zahlung des Jahresbeitrages länger als drei Monate im Rückstand bleibt, kann nach fruchtloser Erinnerung der Mitgliedschaft für verlustig erklärt und in der Vereinsliste gestrichen werden.

§ 4.

Das durch die Mitgliederbeiträge und durch andere Zuwendungen erworbene Vermögen soll zunächst durch den Vorstand mündelsicher angelegt werden, bis dasselbe die zur Herstellung eines Hospitalschiffes erforderliche Höhe erreicht hat.

§ 5.

Der Vorstand soll aus 9 Personen bestehen, welche von der Mitgliederversammlung mit einfacher Mehrheit gewählt werden. Die Wahl erfolgt stets auf die Dauer von 2 Kalenderjahren. Die ersten Vorstandsmitglieder behalten ihr Amt nur bis zum 31. Dezember 1904.

§ 6.

Der Vorstand wählt aus seiner Mitte einen ersten Vorsitzenden, einen zweiten Vorsitzenden, einen Schatzmeister und die erforderliche Anzahl von Schriftführern.

§ 7.

Der Vorsitzende leitet die Verhandlungen. Er beruft den Vorstand, so oft dies die Lage der Geschäfte erfordert, insbesondere dann, wenn zwei Mitglieder des Vorstandes darauf antragen. Die Einladungen erfolgen schriftlich; einer Mitteilung der Tagesordnung bedarf es nicht.

§ 8.

Zur Beschlußfähigkeit des Vorstandes ist die Anwesenheit von 5 Mitgliedern erforderlich.

Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit gefaßt.

Schriftliche Stimmabgabe ist zulässig.

Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Ueber die Verhandlungen ist vom Schriftführer ein Protokoll aufzunehmen, welches von diesem und dem Vorsitzenden zu unterschreiben und vom Schriftführer aufzubewahren ist.

§ 9.

Der Vorstand besorgt alle Angelegenheiten des Vereins, insoweit sie nicht der Mitgliederversammlung vorbehalten sind.

Urkunden, welche den Verein verpflichten sollen, sowie Vollmachten sind — vorbehaltlich des § 10 — unter dem Namen des Vereins vom Vorsitzenden und einem Schriftführer zu unterzeichnen.

Durch Urkunden solcher Art wird der Verein auch dann verpflichtet, wenn sie ohne einen Beschluß des Vorstandes ausgestellt sein sollten.

§ 10.

Der Schatzmeister führt und verwahrt die Vereinskasse und nimmt alle Zahlungen für den Verein gegen seine alleinige Quittung in Empfang.

Er hat in der ersten Vorstandssitzung eines jeden Vierteljahres eine Uebersicht des Vermögensbestandes vorzulegen.

§ 11.

Zum Geschäftskreis der Mitgliederversammlung — Generalversammlung — gehören folgende Angelegenheiten:

a) die Wahl des Vorstandes,
b) die Feststellung des nächstjährigen Haushalts,
c) die Entlastung des Schatzmeisters hinsichtlich der von ihm aufzustellenden Rechnung für das abgelaufene Jahr,
d) die Entgegennahme des vom Vorstand alljährlich zu erstattenden Geschäftsberichts,
e) eine Abänderung der Satzung,
f) die etwaige Auflösung des Vereins.

§ 12.

Die Mitgliederversammlung ist das oberste Vereinsorgan. Sie ist befugt, in allen Angelegenheiten Beschlüsse zu fassen, welche für den Vorstand bindend sind. Die Vertretungsbefugnis des Vorstandes nach außen wird durch diese Beschlüsse nicht eingeschränkt.

§ 13.

Der Vorstand stellt die Tagesordnung für die Mitgliederversammlung fest und erläßt durch seinen Vorsitzenden die Einladung zu derselben.

Die Berufung einer Versammlung erfolgt:

1. alljährlich für einen Tag des Dezembers behufs Wahl des Vorstandes und Feststellung des Haushalts für das nächste Jahr,
2. wenn der Vorstand die Berufung für erforderlich erachtet,
3. wenn mindestens 10 Mitglieder die Berufung beim Vorstande schriftlich unter Angabe des Zwecks beantragen. Die Versammlung muß in diesem Falle binnen einem Monat seit Eingang des Antrages stattfinden.

Die Einladung geschieht unter Mitteilung der Tagesordnung durch einmalige, mindestens eine Woche vor dem Termin zu bewirkende Bekanntmachung in geeigneten Tageblättern.

§ 14.

Den Vorsitz in der Versammlung führt der Vorsitzende des Vorstandes.

Stimmberechtigt ist jedes volljährige Mitglied.

Zur Beschlußfähigkeit ist die Anwesenheit von 20 Mitgliedern erforderlich.

Hat eine Versammlung wegen Beschlußunfähigkeit vertagt werden müssen, so ist eine neue Versammlung zu berufen. Diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlußfähig, sofern auf diese Folge in der Einladung ausdrücklich aufmerksam gemacht ist.

Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, bei Wahlen das Los.

Ueber die Form der Abstimmung — mündlich, durch Stimmzettel oder durch Zuruf — entscheidet das Ermessen der Versammlung. Die Vorstandswahlen werden mittels Stimmzettel vorgenommen.

Ueber die Verhandlung hat der Schriftführer ein Protokoll aufzunehmen, welches von ihm nebst dem Vorsitzenden und mindestens drei anderen Vereinsmitgliedern zu unterschreiben ist.

§ 15.

Die Wahl jedes einzelnen Vorstandsmitgliedes ist in einem besonderen Wahlgange zu bewirken. Ergibt sich bei einer Wahl nicht sofort die Mehrheit, so sind bei einem zweiten Wahlgange diejenigen beiden Mitglieder zur engeren Wahl zu bringen, für welche vorher die meisten Stimmen abgegeben waren.

Waltet hierbei eine Stimmengleichheit ob, so kommen alle, welche die gleiche Stimmenzahl erhalten haben, in die engere Wahl. Erst wenn sich im zweiten Wahlgange eine Stimmengleichheit ergibt, entscheidet erforderlichenfalls das Los darüber, wer in die engere Wahl zu kommen hat.

§ 16.

Scheidet ein Mitglied innerhalb seiner Amtszeit aus dem Vorstande, so ist für den Rest der Amtszeit eine Ergänzungswahl zu veranlassen.

Nach dem Ermessen des Vorstandes kann die Ergänzungswahl bis zu einer ohnehin stattfindenden Mitgliederversammlung verschoben werden.

§ 17.

Eine Abänderung der Satzungen kann nur durch einen Mehrheitsbeschluß von zwei Dritteln der in einer Mitgliederversammlung erschienenen Mitglieder erfolgen.

§ 18.

Bei einer Auflösung des Vereins, sowie bei Entziehung der Rechtsfähigkeit beschließt die Mitgliederversammlung über die Verwendung des Vereinsvermögens.

§ 19.

Bis zur Eintragung des Vereins in das Vereinsregister gilt nachfolgende Bestimmung:

> Der Vorstand kann Rechtsgeschäfte namens des Vereins nur in der Art eingehen, daß aus dem Geschäft die einzelnen Mitglieder nur mit ihrem Anteil am Gesellschaftsvermögen haften. Zu einer weitergehenden Verpflichtung der Mitglieder ist der Vorstand auch Dritten gegenüber nicht berechtigt.

Vorstehende Bestimmung hat dauernde Geltung, falls der Verein die Eintragung in das Vereinsregister nicht erlangen sollte.

Anlage 2.

Die Behandlung von Lungenkrankheiten auf dem Wasser (Seereisen, Nilfahrten usw.) ist vielfach geübt und gelobt worden. Auch für Rekonvaleszenten und Nervenkranke dürfte ein Sanatorium auf dem Meere empfehlenswert sein.

Daher kann ich dem Unternehmen des Herrn Oberleutnants zur See Nissen nur den besten Fortgang und Erfolg wünschen.

Berlin, den 21. November 1899.

Prof. Dr. E. v. Bergmann



Anlage 3.

Das geplante Unternehmen des Oberleutnants zur See a. D. Herrn Nissen, eine Dampfsegeljacht nach modernsten hygienischen Gesichtspunkten, ausgestattet mit allem erforderlichen Komfort usw., zu erbauen, um geeigneten Kranken, sowie Rekonvaleszenten und Erholungsbedürftigen Gelegenheit zu Seereisen unter ärztlicher Ueberwachung zu bieten, findet meinen vollsten Beifall. Die heilkräftige Wirkung von Seereisen auf eine Reihe von Nerven-, Lungen-, Verdauungs- und andere Krankheiten ist anerkannt und besonders von englischen Aerzten vielfach verwertet worden. Ich kann daher der Verwirklichung dieses Planes des Herrn Nissen nur besten Erfolg wünschen, zumal auch den technischen Anforderungen dadurch, daß Herr O. Flamm, Professor der Königlichen technischen Hochschule zu Charlottenburg, die Konstruktionspläne des Schiffes ausgearbeitet hat, vollkommen entsprochen sein wird.

Berlin W., den 15. Oktober 1899.

Prof Dr. E v Leyden
Geh Med Rath



Anlage 4.

Schwimmende Sanatorien — in Form komfortabel eingerichteter Schiffe — dürften eine große Zukunft insbesondere für die so zahlreiche Klasse überarbeiteter Nervenkranken haben. Sie entziehen dieselben in gründlichster Weise der gewohnten Umgebung, machen unangenehme Nachrichten, Aufregungen durch Zeitungslektüre usw. unmöglich, versetzen in ein anregendes, frisches Luftbad mit täglich neuen erquickenden Eindrücken einer großen Landschaft auf das Gemüt.

Die Engländer und Amerikaner haben mit solchen Schiffen schon sehr günstige Erfahrungen gemacht. In der Familienpraxis mehren sich die Fälle sichtlich, daß bloß zur Nervenabspannung die großen Lloyddampfer für kleinere Strecken, beispielsweise Bremen—Genua, benutzt werden. Die vornehmen, auf dem Prinzip der Freiluftbehandlung beruhenden Nervensanatorien, wie der „weiße Hirsch" bei Dresden, sind überfüllt von Hunderten Heilungsuchender. Es erscheint mir zweifellos, daß eine so reizvolle, so neuartige Gelegenheit der Seeluftkur, wie sie eine verwöhnten Kranken angepaßte Schiffahrt bieten würde, in der feinen Gesellschaft als hochwillkommen begrüßt werden würde.

Düsseldorf, den 5. Januar 1900.

Dr. E. von den Steinen



Anlage 5.

Verein zur Begründung Deutscher Schiffssanatorien.

Admiral von Knorr, Exzellenz — 1. Vorsitzender.
Schmiedeberg — 1. Schriftführer.
Sanitäts-Rat Dr. Gericke — Schatzmeister.

Geschäftsstelle: Berlin S.W. 48, Wilhelm-Strasse 127 II.

Alle Zuschriften erbeten:
An die Geschäftsstelle
zu Händen des
Herrn Direktors Schmiedeberg.

Berlin, im September 1904.

Euer Hochwohlgeboren!

Der nachhaltige Impuls: Deutschland aufs Meer hinauszuführen, wie er bahnbrechend von Allerhöchster Stelle gegeben wurde, hat mehr und mehr ein erhöhtes Interesse auch der weitesten Kreise unseres Volkes dafür zu wecken vermocht, den mannigfachen Nutzquellen der See als Machtfaktoren im öffentlichen Leben Geltung zu verschaffen.

Als eine der jüngsten Bestrebungen auf diesem Gebiete ist das vielseitige Bemühen anzusehen, die heute wohlerkannte Heilkraft des Meeres der menschlichen Gesundheit zugänglich zu machen.

Als Seevolk par excellence haben zwar die Engländer auch in dieser Frage die Führerrolle bisher eingenommen, aber gleichfalls in Deutschland ist man seit einiger Zeit bestrebt, die Volksgesundheit durch Seereisen zu erhöhen, und kommerzielle Unternehmungen haben bereits mit einigen Versuchen diesen Bestrebungen Rechnung zu tragen sich bemüht.

Von deutschem Idealismus getragen, hat sich nun seit kurzem, nach jahrelangen Vorarbeiten, ein Kreis deutscher Männer zu dem obengenannten Verein zusammengefunden, deren Bestreben es ist, frei von jeglichen gewerblichen Zwecken spezielle Schiffssanatorien, mit den neuesten und komfortabelsten Errungenschaften der medizinischen Wissenschaft und der Schiffstechnik ausgestattet, in den Dienst der leidenden Menschheit (unter Ausschluß ansteckender und Geistes-Krankheiten) zu stellen, um in der angenehmsten Form und unter Beobachtung jeglicher Fürsorge, in einer Weise also,

wie sie bisher noch nicht vertreten ist, die unverkennbaren Heilfaktoren der Seereisen weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Im Kriegsfalle sollen diese Schiffssanatorien der Marine bezw. dem Roten Kreuze zur Verfügung gestellt werden.

Es ist ein großes, selbstloses Beginnen, welches bereits der vielseitigsten Unterstützung bis zu den Allerhöchsten Kreisen hinauf sich erfreut, welches aber in ganz besonderem Maße der Mitarbeit der Herren Ärzte, als der berufensten und überzeugtesten Förderer dieser Ideen, bedarf, um so hohe Ziele möglichst bald einer erfolg- und segensreichen Verwirklichung zuzuführen.

So ergeht an alle, insbesondere aber an Euer Hochwohlgeboren die ergebenste Bitte, Ihr Interesse an unseren humanitären Bestrebungen durch Ihren Beitritt zu dem Verein bekunden zu wollen.

Zur weiteren Information wird binnen kurzem jedem Interessenten auf Verlangen eine Broschüre, die eingehend Aufschluß über alles Wissenswünschenswerte geben wird, zur Verfügung gestellt werden.

Hochachtungsvoll

Der Vorstand:

von Knorr,
Admiral à la suite des Seeoffizierkorps
I. Vorsitzender.

Nissen,
Oberleutnant zur See a. D.
II. Vorsitzender.

Sanitätsrat Dr. Gericke,
Schatzmeister.

Dr. med. Meißner,

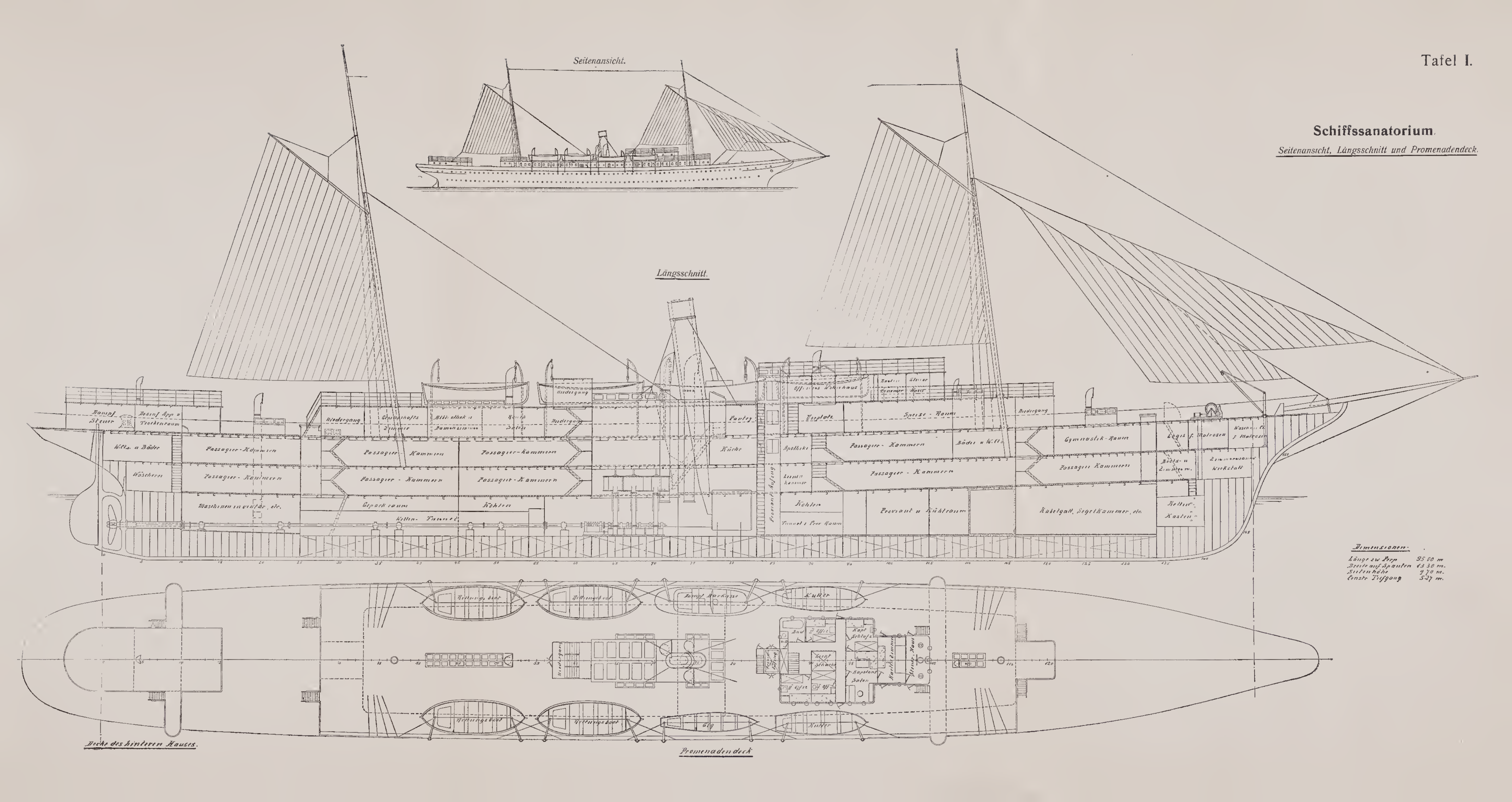
Dr. med. H. Leyden,
Kaiserl. Botschaftsarzt a. D.

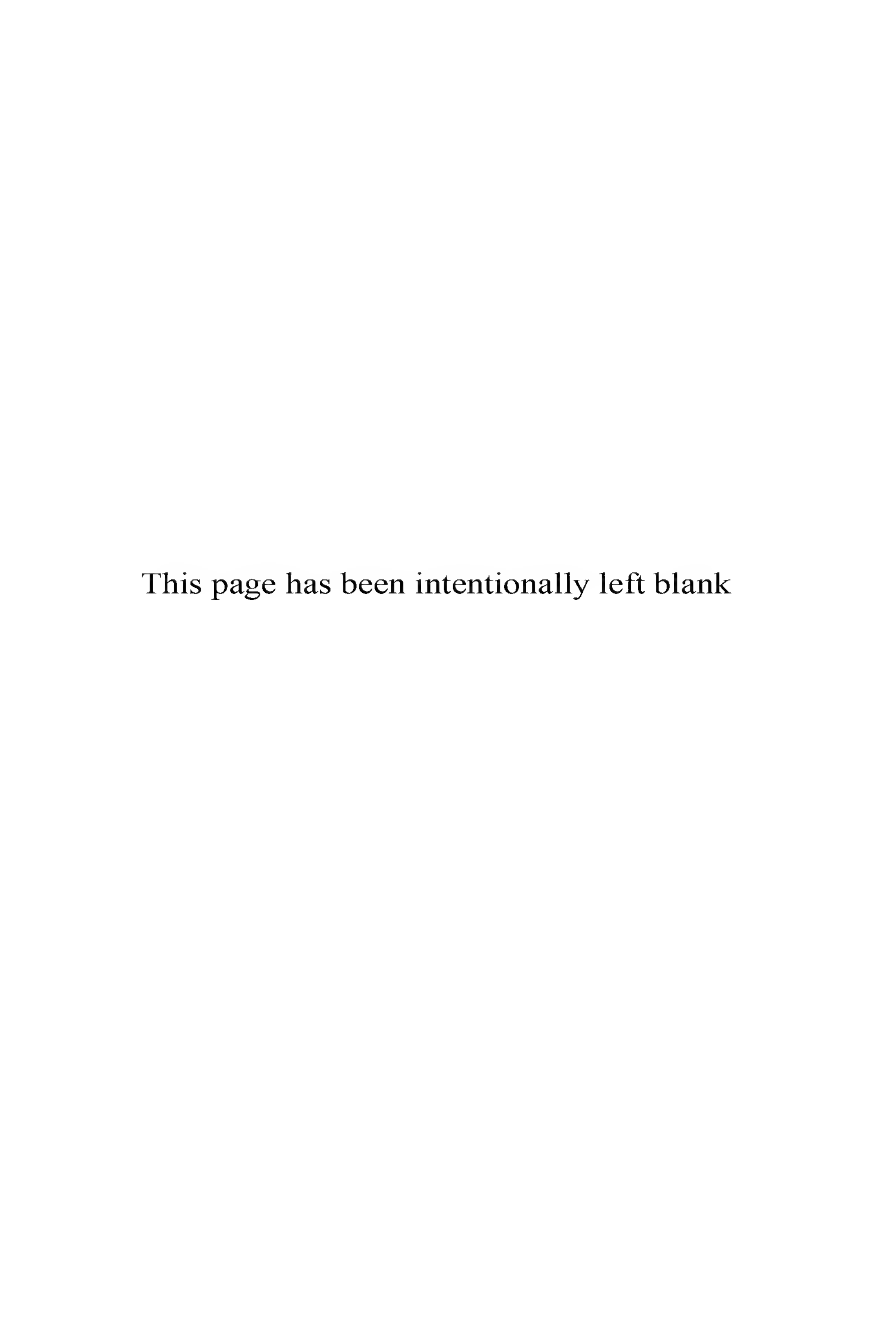
Professor Flamm,
Geheimer Regierungsrat.

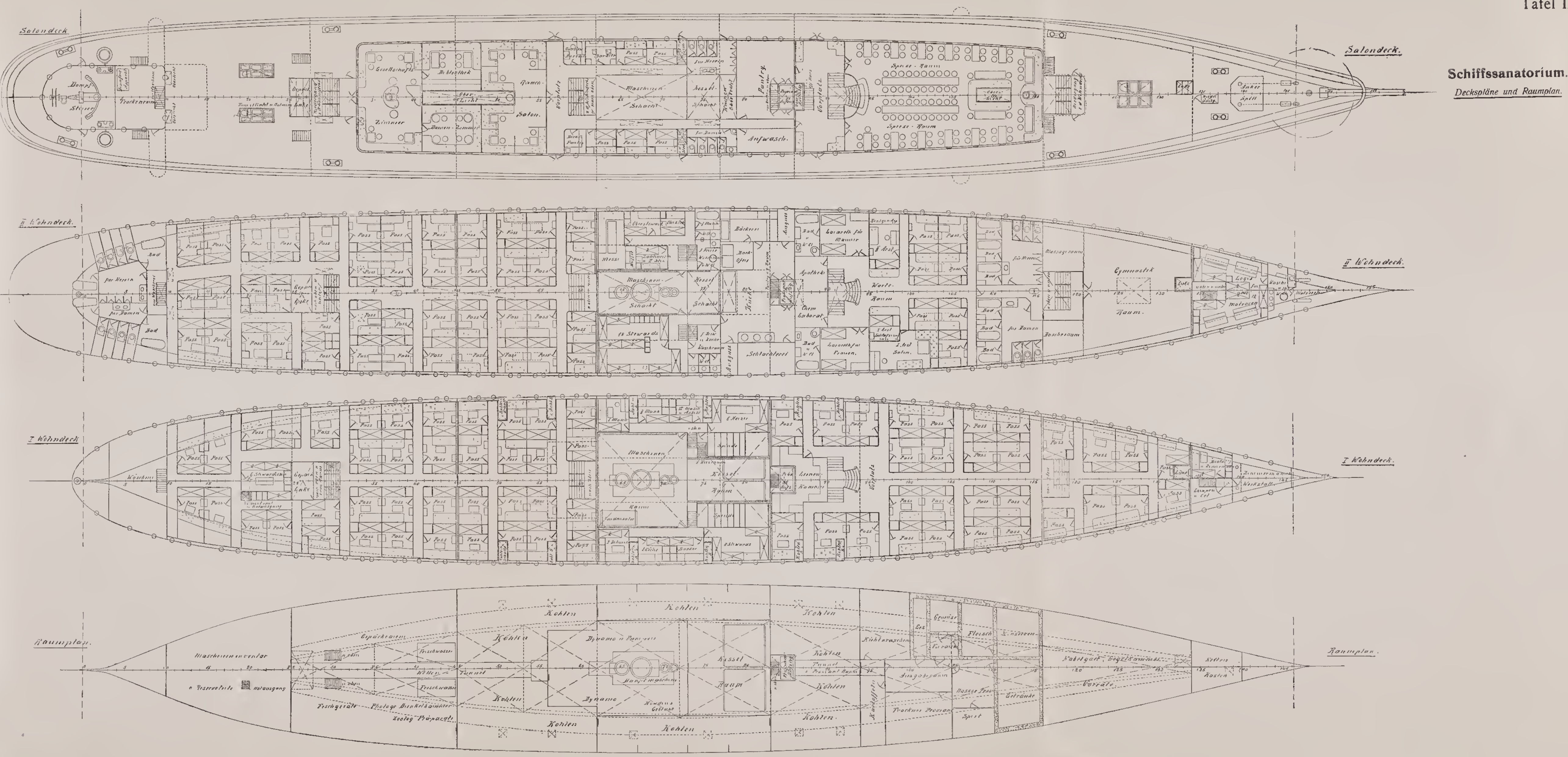
Direktor Schmiedeberg,
I. Schriftführer.

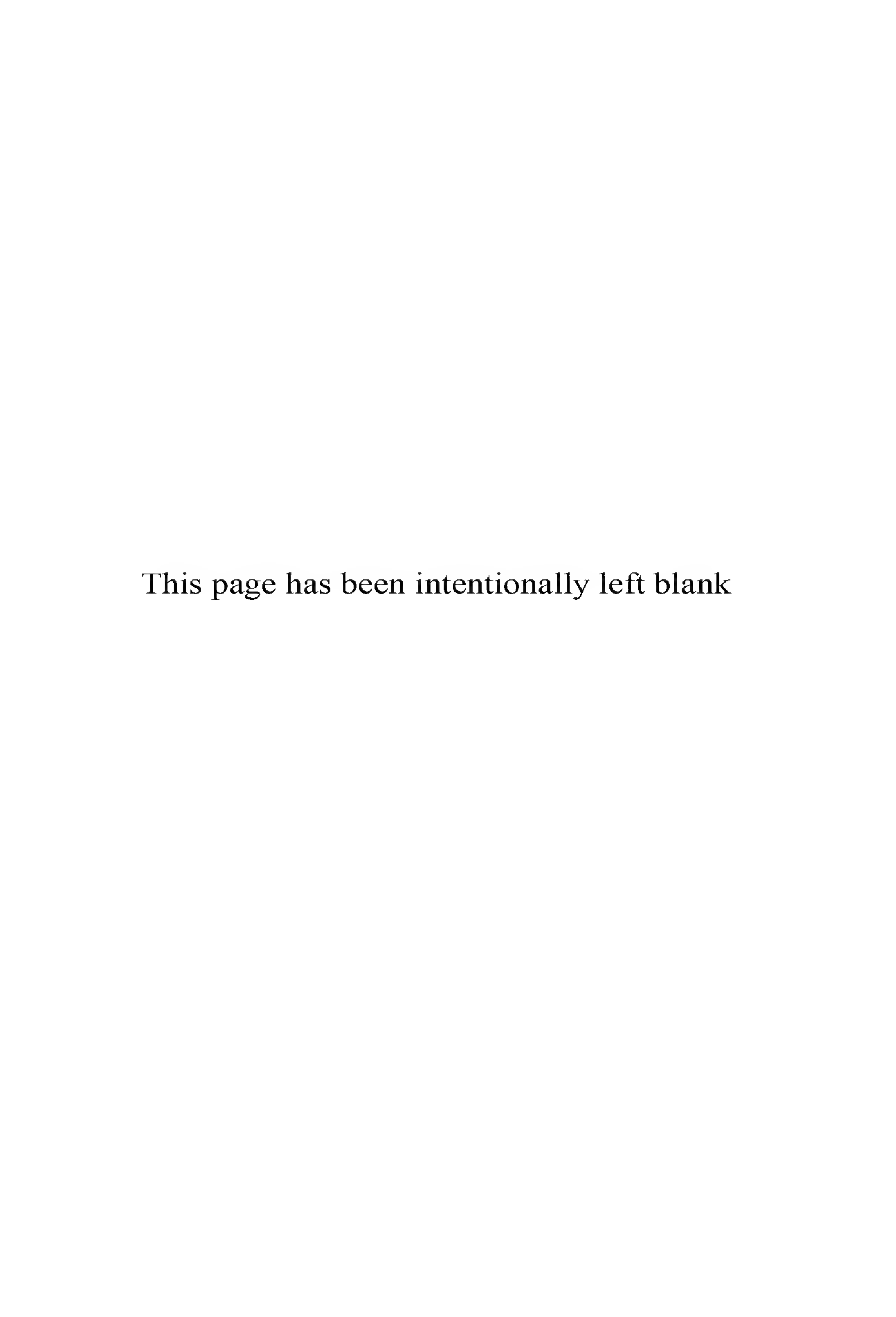
Rechtsanwalt Dr. Müntzel,
II. Schriftführer.

Rechtsanwalt Erwin Thiel,
III. Schriftführer.


Schiffssanatorium.
Seitenansicht, Längsschnitt und Promenadendeck.
Seitenansicht.
Längsschnitt.
Passagier-Kammern
Gymnastik-Raum
Speise-Raum
Küche
Apotheke
Kohlen
Proviant u. Kühlraum
Kabelgatt, Segelkammer, etc.
Rettungsboot
Kutter
Gig
Dimensionen.
Länge zw. Perp. 95.00 m.
Breite auf Spanten 13.30 m.
Seitenhöhe 9.70 m.
Constr. Tiefgang 5.27 m.
Decke des hinteren Hauses.
Promenadendeck


This page has been intentionally left blank

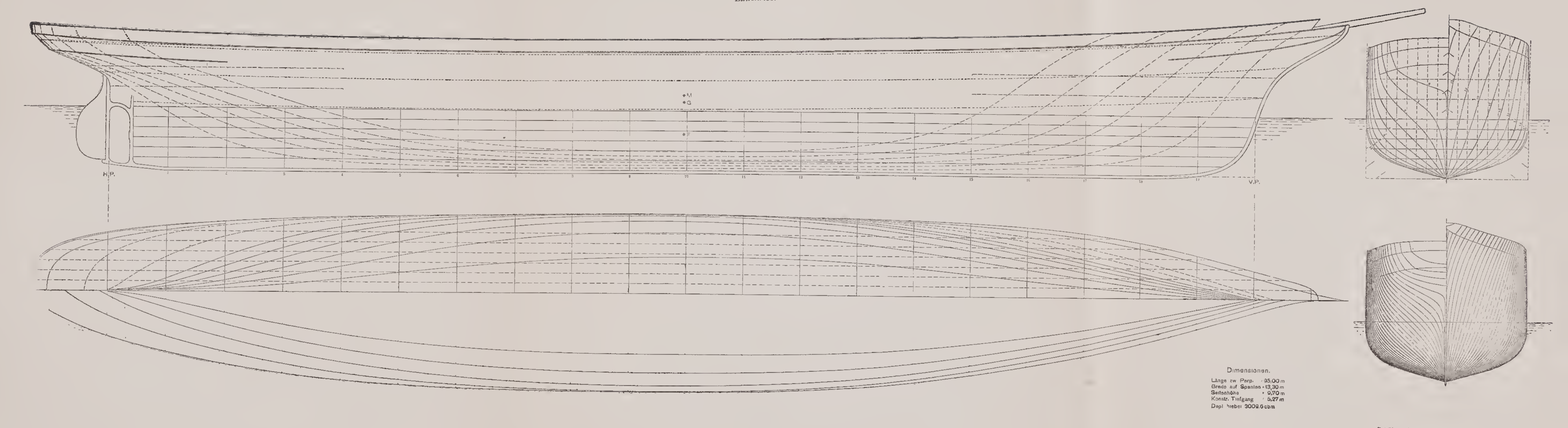

Schiffssanatorium.
Deckspläne und Raumplan.
Salondeck.
II. Wohndeck.
I. Wohndeck.
Raumplan.



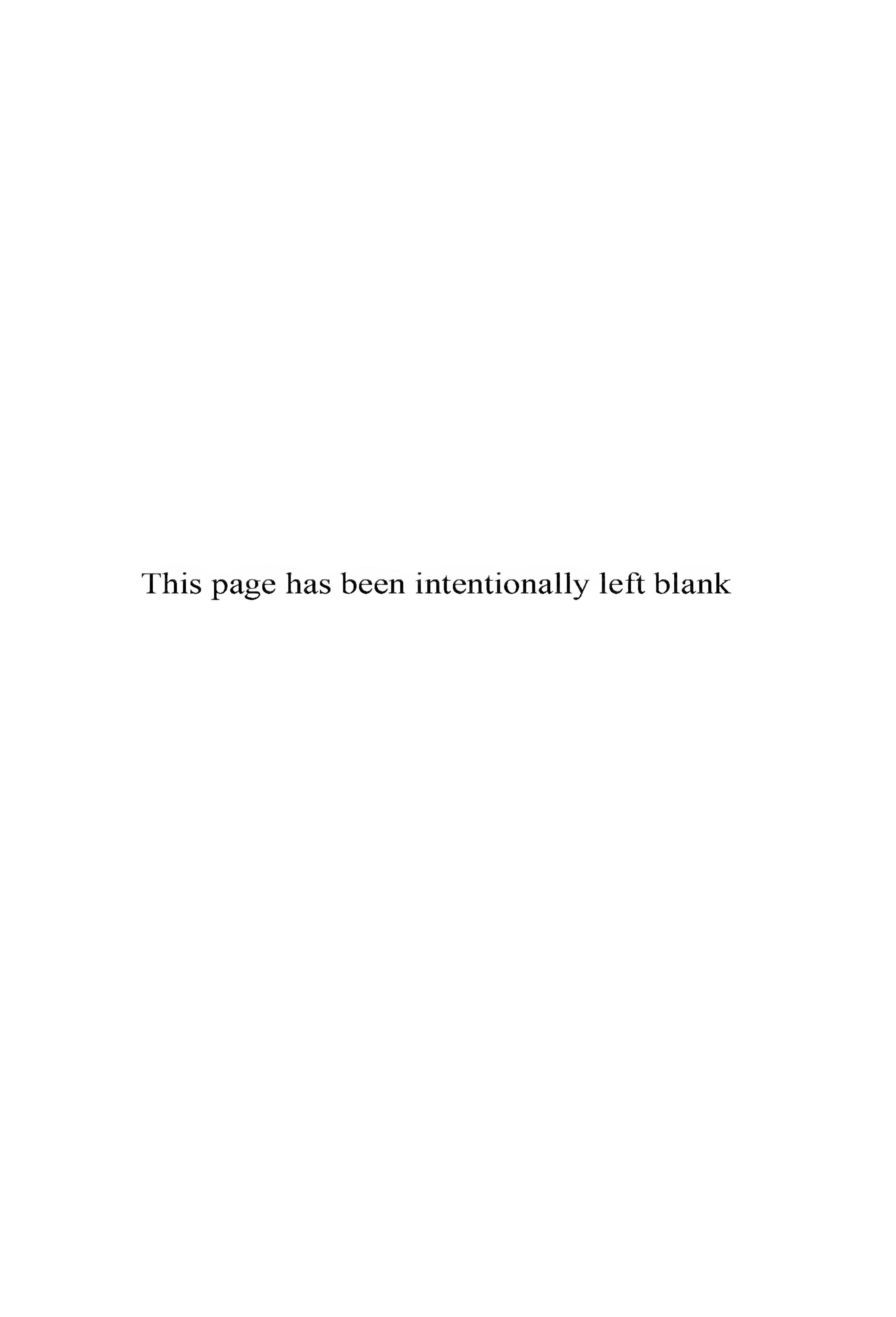
This page has been intentionally left blank

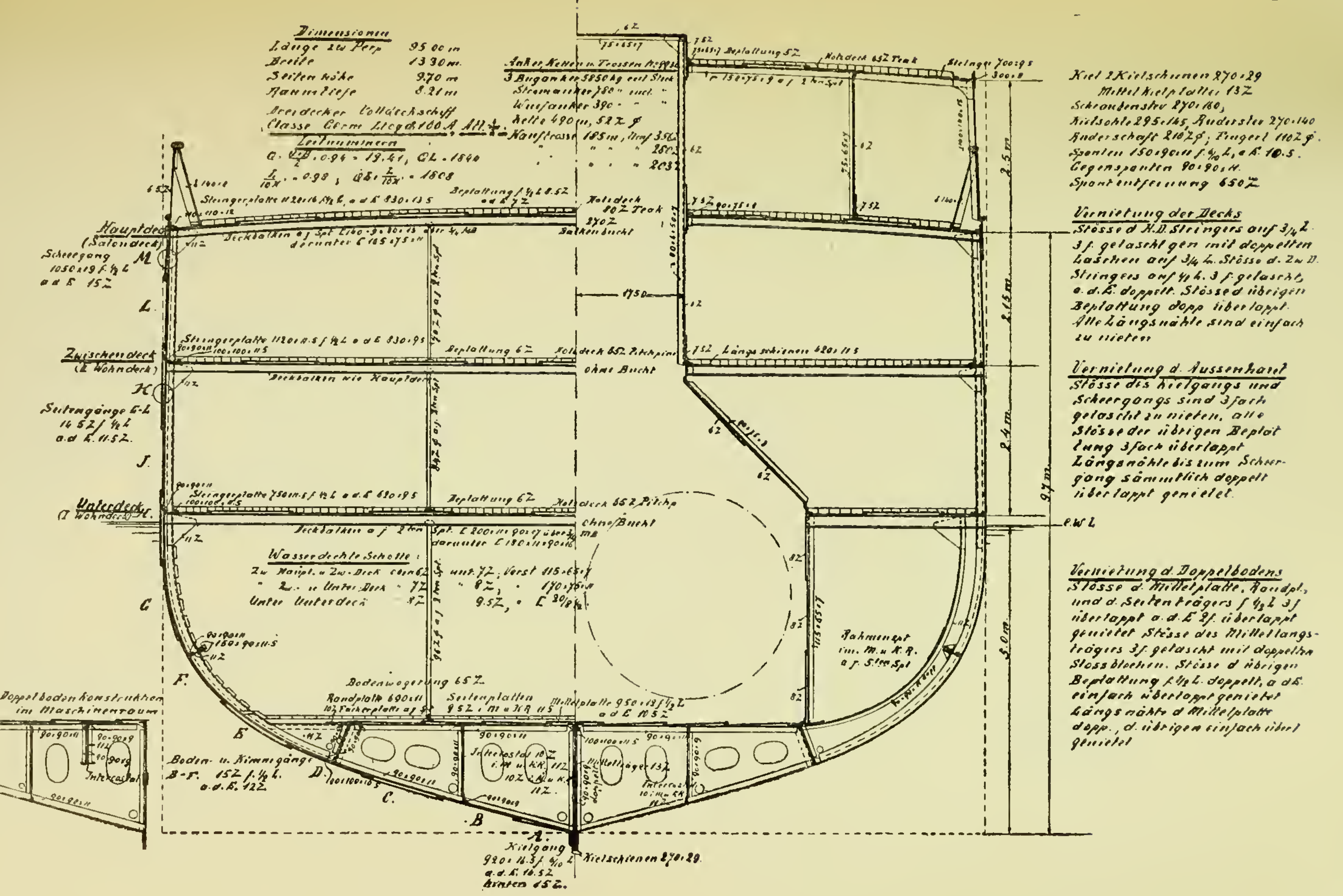
Schiffssanatorium.

Linienriss.



Photolithographie der techn.-art. Anstalt von Alfred Müller in Leipzig.

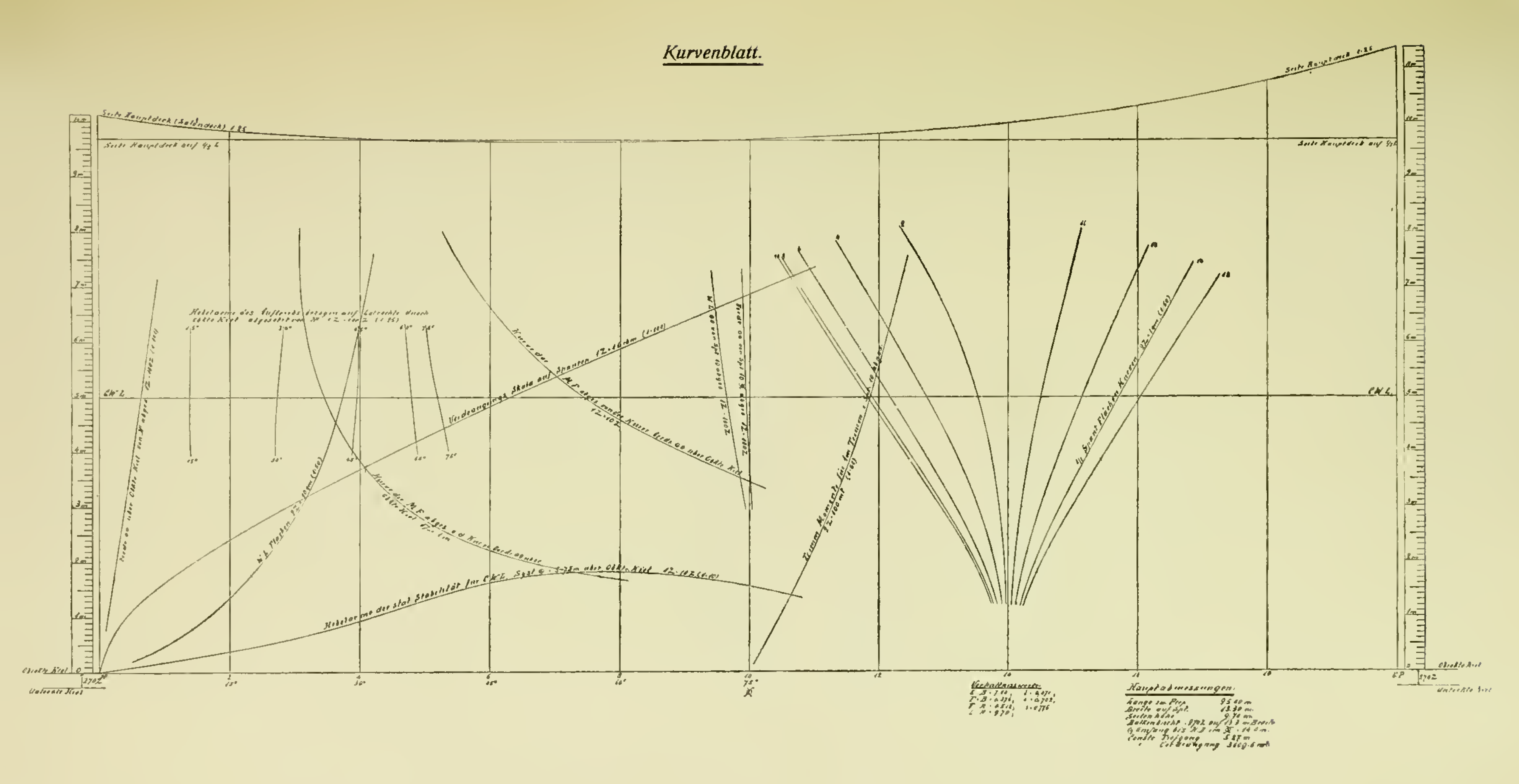

This page has been intentionally left blank


Dimensionen
Länge zw. Perp. 95.00 m
Breite 13.30 m
Seitenhöhe 9.70 m
Raumtiefe 8.21 m
Dreidecker Volldeckschiff
Classe Germ. Lloyd 100 A
Hauptdeck (Salondeck)
Zwischendeck (2. Wohndeck)
Unterdeck (1. Wohndeck)
Wasserdichte Schotte:
Unter Unterdeck
Bodenwegerung 6.5 Z.
Doppelbodenkonstruktion im Maschinenraum
Boden- u. Kimmgänge
Kielgang
Kielschienen 270·29
Kiel 2 Kielschienen 270·29
Spantentfernung 650 Z
Vernietung der Decks
Vernietung d. Aussenhaut
Vernietung d. Doppelbodens
P.W.L
9.7 m
2.5 m
2.15 m
2.4 m
5.0 m
A. B. C. D. E. F. G. H. J. K. L. M.

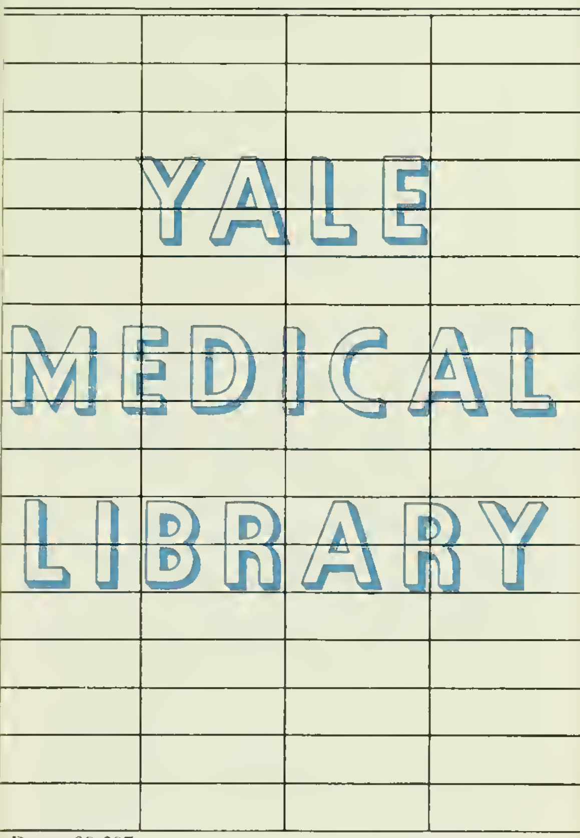
Hauptspant.



Tafel V.






YALE
MEDICAL
LIBRARY

